

第 2 回

熊本県議会

高速交通ネットワーク整備推進特別委員会会議記録

令和5年6月19日

開 会 中

場所 第 3 委 員 会 室

第2回熊本県議会高速交通ネットワーク整備推進特別委員会会議記録

令和5年6月19日(月曜日)

午前9時59分開議

午前11時36分閉会

本日の会議に付した事件

- (1) 高速交通体系について
- (2) 熊本都市圏交通について
- (3) 付託調査事件の閉会中の継続審査について

出席委員(16人)

委員長	河津修司
副委員長	中村亮彦
委員	前川 收
委員	藤川隆夫
委員	鎌田 聡
委員	池田和貴
委員	高木健次
委員	増永慎一郎
委員	松村秀逸
委員	竹崎和虎
委員	本田雄三
委員	南部隼平
委員	堤 泰之
委員	斎藤陽子
委員	杉 寫ミカ
委員	星野愛斗

欠席委員(なし)

委員外議員(なし)

説明のため出席した者

企画振興部

部長	高橋 太朗
交通政策・統計局長	阪本 清貴
交通政策課長	坂本 弘道
交通政策課空港アク	
セス整備推進室長	松村 浩介

土木部

部長 亀崎 直隆

道路都市局長 宮島 哲哉

道路整備課長 奥山 和弘

都市計画課長 松田 龍朋

警察本部

交通部長 原田 聖哉

交通規制課長 山浦 隆之

事務局職員出席者

政務調査課課長補佐 松本 泰明

政務調査課主幹 近藤 隆志

午前9時59分開議

○河津修司委員長 ただいまから、第2回高速交通ネットワーク整備推進特別委員会を開催します。

本委員会は、インターネット中継が行われます。委員並びに執行部におかれましては、発言内容が聞き取りやすいよう、発言の際には、マイクに向かって明瞭に発言いただきますようお願いいたします。

最初の委員会の開催に当たり、一言御挨拶申し上げます。

改めまして、委員長の河津でございます。

本委員会は、高速交通体系に関する件及び熊本都市圏交通に関する件の2件が調査事件として付託されております。いずれも、本県の発展につながる重要な課題であり、創造的復興や経済の活性化を実現する際にも根幹となる大切なテーマでありますので、この委員会において執行部の皆様方と建設的に意見を交換しながら、しっかりと取り組んでまいりたいと考えております。

委員の先生方をはじめ執行部の皆様方の御協力をいただき、中村副委員長とともに、本委員会の円滑な運営に努めてまいりたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いたします。

副委員長からも一言御挨拶をお願いします。

○中村亮彦副委員長 おはようございます。

副委員長の中村でございます。

ただいま委員長からお話がありましたが、本委員会に付託された2件の調査事件は、本県の社会基盤と経済発展に関わる大変重要なテーマと認識をいたしております。

この1年、河津委員長の補佐役として、円滑な委員会運営を心がけてまいりたいと思っていますのでございます。委員の先生方並びに執行部の皆様方におかれましては、御協力賜りますようよろしくお願いを申し上げまして、御挨拶とさせていただきます。

○河津修司委員長 続きまして、最初の委員会でございますので、執行部幹部職員の自己紹介をお願いいたします。自席からの自己紹介としまして、後列の審議員ほかについては、お手元にお配りしております職員名簿により紹介に代えさせていただきます。

それでは、順次お願いいたします。

（高橋企画振興部長～松村空港アクセス整備推進室長の順に自己紹介）

○河津修司委員長 1年間このメンバーで審議を行いますので、よろしくお願いいたします。

次に、執行部を代表し、高橋企画振興部長から挨拶及び総括説明をお願いいたします。

○高橋企画振興部長 委員会開会に当たりまして、執行部を代表して御挨拶申し上げますとともに、本委員会の付託案件の概要について御説明いたします。

河津委員長、中村副委員長をはじめ、委員の皆様方におかれましては、高速交通体系や熊本都市圏交通に関する諸問題について御審議をいただきます。執行部としまして、全力で取り組んでまいりますので、御指導のほ

どよろしくお願い申し上げます。

それでは、本委員会の付託案件の概要について御説明いたします。

まず、高速交通体系に関する件でございます。

高規格道路の整備につきましては、今年度、有明海沿岸道路の荒尾道路が事業化されました。中九州横断道路の滝室坂道路において、昨日、滝室坂トンネルの貫通式が行われたところです。先生方御出席ありがとうございます。

さらに、九州中央自動車道の山都中島西から山都通潤橋の区間においては、今年度の開通が予定されるなど、県内の高規格道路整備は大きく前進しています。今後も、事業のさらなる推進を国に要望してまいります。

また、県が進める熊本天草幹線道路については、昨年度開通した本渡道路に接続する本渡道路2期において、今年度から事業に着手しました。引き続きしっかりと取り組んでまいります。

次に、阿蘇くまもと空港と空港アクセス鉄道についてでございます。

今年3月23日に、熊本地震からの創造的復興のシンボルである阿蘇くまもと空港の新旅客ターミナルビルが開業いたしました。空港の整備につきましては、航空機の運航を継続しながら計画的に進める必要があることから、全体として工事が2期に分かれており、現在、旧国際線ターミナルビルの解体に着手し、その跡地に、地域に開かれた広場が整備される予定です。それに合わせて、新たな商業施設が開業する計画となっています。

国際線については、今月2日、スターラックス航空が今年の9月1日から熊本―台北線の新規就航を発表されております。さらに、トップセールスにより就航要請を行ってきたチャイナエアライン社についても、本日、熊本―台北線の新規就航が正式に決定し、9月18日から、月曜日、金曜日の週2便で定期便

化するとの報告を受けました。

また、空港アクセス鉄道については、肥後大津ルートでの事業化に向けて、ルートの絞り込みや環境アセスメントなどの取組を進めてまいります。

次に、熊本都市圏交通に関する件でございます。

熊本都市圏では、熊本都市交通マスタープランを策定し、都市圏交通の将来ビジョンの実現に向け、各事業主体が連携しながら取り組んでいます。マスタープランについては、策定から年月が経過し、社会情勢等に変化が生じていることから、新たなプランの策定に着手しています。本年は、プランの策定に必要な交通実態調査を実施する予定です。

なお、熊本都市圏においては、慢性的な交通渋滞が発生しており、熊本市中心部から九州縦貫自動車道や空港までの定時性、速達性が確保されていません。このことから、新たな高規格道路3路線の早期実現に向け、住民参加型の道路計画検討を進めるため、複数のルート案の精査を行うなど、国や熊本市と連携し、取り組んでまいります。

以上、各案件につきまして概要を御説明いたしました。詳しくは担当課長から御説明申し上げます。御審議のほど、よろしく願います。

○河津修司委員長 それでは、事業概要等の説明を求めた後、一括して質疑を受けたいと思います。

委員会の運営を効率的に行うため、説明は着座のまま、簡潔に願います。

では、執行部から説明をお願いします。

○奥山道路整備課長 道路整備課でございます。よろしく願います。

お手元の資料につきましては、全体で63ページとなっております。資料の特筆すべき項目にはアンダーラインを引いております。

資料の1ページをお願いいたします。

Iの高速交通体系に関する件でございます。

まず、(1)の高規格幹線道路の整備について御説明いたします。

高規格幹線道路は、全国的な高速自動車交通網を構成する自動車専用道路で、ページ側の体系図にありますように、2つに区分されます。

1つは、左側の国土開発幹線自動車道で、熊本県内には、九州縦貫自動車道と九州横断自動車道延岡線の2路線がございます。もう一つは、右側の一般国道自動車専用道路で、熊本県内では、南九州西回り自動車道がございます。

2ページをお願いいたします。

こちらには、高規格幹線道路の整備手順をお示ししております。

3ページをお願いいたします。

これは、国が行う直轄事業の流れをお示ししております。

4ページをお願いいたします。

昭和62年以降の経過について、5ページにかけて、県内の高規格幹線道路の整備状況を中心にお示ししております。

6ページをお願いいたします。

5)の路線別内訳です。

まず、九州縦貫自動車道ですが、表上段の概要の欄にありますように、本道路の県内延長は134.8キロメートルで、既に4車線で全線供用されております。

7ページをお願いいたします。

嘉島町から宮崎県延岡市に至る九州横断自動車道延岡線、いわゆる九州中央自動車道でございます。

現状の欄ですが、1つ目の丸の嘉島一山都間のうち、3ポツ目ですが、山都中島西インターから山都通潤橋インター間につきましては、本年度の開通が予定されております。また、2つ目の丸の山都一延岡間のうち、3ポ

ツ目ですが、蘇陽五ヶ瀬道路が本年度から工事に着手する予定と伺っております。

今後の取組の欄です。1つ目の丸の山都中島西インターから山都通潤橋インター間について、一日も早い開通を国に求めてまいります。また、2つ目の丸の山都一五ヶ瀬間のうち、矢部清和道路、蘇陽五ヶ瀬道路の整備推進及び清和一蘇陽間の早期事業化を国に求めてまいります。

8ページをお願いいたします。

南九州西回り自動車道です。

現状の欄をお願いいたします。

3つ目の丸の芦北出水道路のうち、水俣インターから県境間において、鋭意工事が進められております。

今後の取組ですが、水俣インターから県境間について、開通見通しを早期に公表していただくよう、国に求めてまいります。

9ページをお願いいたします。

(2)地域高規格道路等の整備です。

地域高規格道路の概要をお示ししております。

10ページをお願いします。

地域高規格道路の整備手順をお示しております。

11ページをお願いいたします。

4)の平成5年以降の経過についてお示ししております。

12ページをお願いします。

一番下の2行ですが、有明海沿岸道路の荒尾道路と熊本天草幹線道路の本渡道路2期が今年度事業化されました。この2つの区間が新規に事業化されたことは、県議会や地元期成会、県選出国会議員の皆様が一丸となって取り組みいただいた成果と考えております。ありがとうございました。

13ページをお願いします。

5)の路線別の内訳について御説明いたします。

まず、熊本市と大分市を結ぶ中九州横断道

路です。

現状の欄をお願いします。

2つ目の丸の4ポツ目ですが、大津熊本道路のうち、合志一熊本間について、本年度から本格的に用地買収を開始し、工事にも着手する予定と伺っております。県としましても、整備の加速化を図るため、合志インター一西合志インター間の約3.6キロメートルにおいて、用地の先行買収を行うこととしております。

また、大津西一合志間につきましても、現在調査設計が進められております。

4つ目の丸の滝室坂道路につきましては、昨日、トンネル工事の貫通式が開催されたところであり、開通に向け、工事が鋭意進められております。

その下の丸の竹田阿蘇道路につきましては、現在、用地買収及び工事が進められております。

また、資料には記載しておりませんが、熊本北一下硯川間の熊本環状連絡道路において、計画段階評価の手續に着手されることが6月16日に国から記者発表されております。

本日、国の社会資本整備審議会九州地方小委員会が開催され、第2回目の計画段階評価の審議が行われます。

今後の取組としまして、熊本環状連絡道路及び大津から大津西間の早期事業化、また、事業化されている区間の整備加速化、そして、滝室坂道路の開通見通しの早期公表を国に求めてまいります。

14ページをお願いいたします。

熊本環状道路です。

概要の欄をお願いします。

本道路は、熊本西環状道路、国道3号植木バイパス、熊本北バイパス、国道57号熊本東バイパスで構成される道路です。

現状の欄ですが、1つ目の丸の熊本西環状道路については、2ポツ目の池上工区で橋梁工事が進められています。

また、3ポツ目の池上工区につながる砂原工区においては、昨年度に引き続き、調査設計が進められています。

2つ目の丸の3ポツ目及び3つ目の丸の2ポツ目ですが、令和5年2月5日に、国道3号植木バイパスのうち、3工区の一部区間が開通するとともに、熊本北バイパスの4車線化が完成しました。

今後の取組ですが、各事業主体に対し、事業の推進などを求めてまいります。

続きまして、15ページをお願いいたします。

熊本市と天草市を結ぶ熊本天草幹線道路です。

現状の欄をお願いします。

まず、1つ目の丸は、国の施工区間になります。1ポツ目と2ポツ目ですが、熊本宇土道路と宇土道路において調査設計、用地買収及び工事が進められております。

3ポツ目ですが、宇土三角道路について、調査設計が進められるとともに、今年度から用地買収に着手されました。

2つ目の丸は、県の施工区間になります。

2ポツ目ですが、大矢野道路については、調査設計、用地買収及び工事を鋭意進めております。

5ポツ目ですが、天草未来大橋を含む本渡道路が、今年の2月25日に開通しております。

今後の取組の欄ですが、国施工の熊本宇土道路及び宇土道路、宇土三角道路につきましては、整備推進を国に求めてまいります。

また、県施工区間につきましては、大矢野道路の調査設計、用地買収及び工事に取り組むとともに、本年度から事業に着手した本渡道路2期についても調査設計などに取り組んでまいります。

16ページをお願いいたします。

有明海沿岸道路についてです。

現状の欄をお願いします。

大牟田市から長洲町については、平成27年7月に都市計画決定を行っております。

一番下のポツですが、荒尾道路、延長2.2キロメートルが本年度事業化されております。

今後の取組といたしましては、1つ目の丸の大牟田市から長洲間について、三池港インターチェンジ連絡路と荒尾道路の整備推進を国に求めてまいります。

さらに、2つ目の丸の長洲町から玉名市間について、計画段階評価の早期着手及び完了を国に求めてまいります。

18ページをお願いいたします。

熊本都市圏の新たな高規格道路です。

現状の欄の19ページの1つ目の丸の2ポツ目ですが、昨年8月に、経済界と行政が一体となり、高規格道路3路線の早期実現に向けた建設促進活動等に取り組むことを目的とした熊本都市圏3連絡道路建設促進協議会を設立しました。

また、4ポツ目ですが、今年1月に、知事、大西熊本市長、経済界により、本協議会として初めてとなる国への要望活動を実施しております。

今後の取組の欄をお願いします。

1つ目の丸の機運醸成等の取組について、1ポツ目ですが、本協議会において、会員の全市町村の協力を得ながら、パネル展の実施などを7月頃に行う予定としております。

2ポツ目ですが、計画の早期実現に向け、引き続き、国に強力な支援を求めるなど、本協議会において、建設促進活動を実施してまいります。

また、2つ目の丸の計画の具体化に向けた取組について、1ポツ目ですが、国の協力を得ながら、熊本市と連携し、最も効果的で効率的なルートや構造となるよう検討を深め、計画の具体化に取り組んでまいります。

2ポツ目ですが、住民参加型の道路計画検討を進めるため、地域の課題の整理や複数の

ルート案について、引き続き精査を行います。

3ポツ目ですが、様々な分野における有識者から助言等をいただくことを検討しております。

4ポツ目ですが、計画の早期実現を図るため、有料道路事業制度等の活用を含めた事業手法についても、幅広く検討を行ってまいります。

21ページをお願いします。

(3)の建設促進活動です。

21ページから25ページに、昨年度実施した要望活動を記載しております。

26ページをお願いいたします。

今年度予定している要望活動を記載しております。

これまでの主な活動内容について御説明いたします。

まず初めに、①の九州中央自動車道です。

5月19日に期成会の総会が開催されております。また、アンダーラインはございませんが、九州中央3県議員連盟による九州地方整備局及び財務省、国土交通省要望につきましては、それぞれ、8月8日、8月22日に予定していただいております。

27ページをお願いします。

②の南九州西回り自動車道です。

5月15日と22日に、協議会と期成会それぞれの総会が開催されております。

③の中九州横断道路です。

5月25日に、熊本県、県議会、九州横断道路建設促進議員連盟、中九州地域高規格道路推進期成会合同によります建設促進大会を開催し、国土交通省及び県選出国會議員に対して要望活動を行っております。早朝から御参加いただき、ありがとうございました。

また、5月30日に期成会の総会が開催されております。

28ページをお願いいたします。

8月に予定されております九州中央3県議

員連盟の要望につきましては、先ほど御説明いたしました九州中央自動車道と同様となります。

④の熊本天草幹線道路です。

4月12日に、期成会の会長である天草市長をはじめ沿線首長により、国土交通省及び県選出国會議員に対して要望活動が行われております。5月26日には、期成会の総会が開催されております。

29ページをお願いいたします。

⑤の有明海沿岸道路です。

5月22日と31日に、熊本県期成会と荒尾・玉名地域整備促進期成会、それぞれの総会が開催されております。

⑥のその他国等への要望でございます。

5月24日から26日にかけて、県全体の要望活動としまして、関係省庁、自民党本部に対し、国の施策等に関する提案活動を行っております。今年度は、コロナウイルスの5類感染症への移行を踏まえ、さらに積極的に要望活動を行い、県内の道路整備の必要性をしっかりと国に訴えてまいりたいと考えております。

60ページをお願いいたします。

熊本都市圏交通に関する件の2熊本都市圏交通施策の主な取組の(3)交通渋滞の解消についてでございます。

熊本都市圏におきましては、幹線道路への交通負荷の集中が交通渋滞の主な原因となっており、都市圏中心部への交通の分散流入を図るため、環状道路や放射道路等の骨格幹線道路網の整備やそれに接続する都市内道路網の整備を進めています。

まず、1)の骨格幹線道路網等の整備についてです。

骨格幹線道路網の整備につきましては、熊本都市圏北・南連絡道路等に加え、今年2月に開通した国道3号熊本北バイパスや植木バイパスの一部区間のほか、熊本都市圏内での取組を再掲しております。

61ページをお願いします。

今後の取組ですが、熊本都市圏の交通渋滞の解消に向け、国、県、市町村で連携を図りながら、新広域道路交通計画で新たに位置づけた高規格道路をはじめ、骨格となる幹線道路網や、それにつながる都市内道路網の整備を促進してまいります。

今後も、委員の皆様のお力添えをいただきながら、予算の獲得、各路線の整備推進に向け取り組んでまいりますので、よろしく願います。

道路整備課は以上です。

○河津修司委員長 暑くなってきましたので、上着を脱がれる方は脱いで結構です。

○坂本交通政策課長 交通政策課でございます。

資料お戻りいただいて、31ページをお願いいたします。

航空路線の利用促進について御説明いたします。

まず、空港の旅客数の状況でございますが、一番右の欄、令和4年度、国内線につきましては、対前年比193.2%の約262万4,000人となっております、コロナ前と比較しますと、約8割まで回復をしている状況でございます。

また、国際線につきましては、令和2年3月以降、全路線運休しておりましたが、今年1月から、ティーウェイ航空のソウル線が運航を再開しております。また、9月からはスターラックス社、そして、先ほど冒頭部長からございましたように、チャイナエアライン社の台北線の新規就航が予定をされております。

おめくりをいただいて、32ページをお願いいたします。

上段が空港の月別の旅客数、下段が定期便の状況を参考記載しております。

月別につきましては、昨年度、年度後半10月以降、25万から28万という数字に大分回復をしている状況が見てとれるかと思えます。

33ページをお願いいたします。

国内線の利用の状況につきまして、現在8路線、1日40便就航しております。下段でございますが、年間利用率の全体は、昨年度61.3%でございます。前年度の48.8%からは12.5ポイント上昇しているという状況でございます。

おめくりをいただきまして、34ページをお願いいたします。

今後の取組でございますが、引き続き、空港運営会社と連携をしながら、チャーター便等の造成に取り組み、定期路線就航、国内線についても模索してまいりたいと考えております。

続きまして、35ページからが国際線の状況でございます。

おめくりをいただきまして、路線別に御説明をいたします。

まず、ソウル線につきましては、上段、アンダーラインを引いておりますけれども、韓国・仁川線、ティーウェイ航空につきましては、1月から復便しまして、3月からは、週7便のデイリー運航となっております。復便後の5月末までの利用率は、平均で75.6%ということで、好調を維持している状況でございます。

続きまして、台湾線につきましては、37ページの上段のところでございますが、スターラックス社による台北線、これが9月1日から週3便、火、金、日でございますが、就航することが6月2日に発表されております。

また、次の段、チャイナエアライン、これにつきましては資料追いついておりませんが、本日公表がございまして、9月18日から月、金の週2便で就航することが決定しております。

続きまして、香港線でございます。

下から2つ線を引いたポツがございますが、今年度に入りましても、4月には、以前就航しておりました香港エクスプレス社、それから、キーエージェントとなる旅行社を訪問して復便協議を行いました。また、5月にも、その他の航空会社も含めて現地を回りまして、就航協議を進めている状況でございます。

今後の取組につきましては、国際線の課題として指摘をされております。アウトバウンドの利用促進も含めまして、旅行社それから報道機関、そういった力とも連携しながら、PR等に積極的に取り組んでまいりたいと考えております。

おめくりをいただきまして、38ページをお願いいたします。

航空物流機能の状況について、現状でございます。

阿蘇くまもと空港における航空貨物取扱量、これは国内のみでございますが、令和4年度は、コロナの影響が大分少なくなってきたことから回復に転じ、現在7,711トンという状況でございます。

今後の取組につきまして、TSMCの進出に伴い、空港周辺地域の物流の変化、これが見込まれることから、前年度、国際航空貨物に関する県内事業者のニーズ調査、それから空港の課題整理等を行っております。今年度は、熊本国際空港株式会社と連携しながら、ぜひ、先ほどの国際定期便、そういったものを活用しながら、貨物の実証事業に取り組みまして、国際航空貨物の常時の輸送が実現できる体制の構築を進めてまいりたいと考えております。

それから、39ページをお願いいたします。

空港運営の民間委託につきまして、おめくりをいただきまして、40ページをお願いいたします。

アンダーラインを中段に引いておりますけれども、今年3月に旅客ターミナルビルが開

業いたしました。現在、第2期工事に着手をされており、誰もが利用できる商業施設、それから地域に開かれた広場の整備に着手している状況でございます。来年の秋ごろの開業予定ということで、空港運営会社のほうで進めていただいているところでございます。

41ページ以降、位置図等をつけております。

44ページをお願いいたします。

今後の取組につきまして、先ほど申し上げました、来年秋の地域に開かれた広場開業に向けまして、運営会社と連携しながら、県民の皆様、そのことについてしっかりと周知をしましてまいりたいと考えております。

次のポツ、アンダーラインでございますけれども、空港機能のさらなる強化、それから空港周辺地域のさらなる活性化に向け、有識者会議を設置し、6月7日に第1回の会議を開催いたしました。委員名簿は右欄に記載のとおりでございます。

今後、8月をめどに有識者からの提言をいただきまして、今年秋、仮ではございますけれども、新大空港構想を策定する予定で準備を進めている状況でございます。

56ページをお願いいたします。

(2)公共交通機関の利用促進ということで、1)バスの利便性向上について御説明いたします。

中段の部分でございますが、現在、県内路線バス5社による共同経営に取り組まれております。こういった中で、複数社が重複している路線の再編、移譲による輸送の効率化、あるいはダイヤの調整等による待ち時間の平準化等を実施している状況でございます。

また、57ページのところに、2つ目のポツにございますけれども、そのほかにも、子ども無料、大人100円の日、あるいは共通定期といった施策にも共同経営で取り組んでいただいております。

今後とも、引き続き、熊本県地域公共交通

計画に掲げた目標を達成するための施策に、事業者そして市町村と連携しながら取り組んでまいります。

交通政策課は以上でございます。よろしくお願いたします。

○松村空港アクセス整備推進室長 交通政策課空港アクセス整備推進室でございます。

資料お戻りいただきまして、46ページをお願いいたします。

(3) 空港アクセス改善について御説明いたします。

1) 空港アクセス鉄道の整備の現状でございます。

空港アクセス鉄道は、肥後大津ルートとする方針を決定しておりますが、その経緯は、3つ目の丸にありますとおり、T S M Cの進出決定等を踏まえ、三里木、原水、肥後大津の3ルートについて追加調査を行ったことを契機としています。

令和4年9月議会で、その調査概要を報告いたしました後、4つ目から5つ目の丸にかけてでございますが、11月の空港アクセス検討委員会で、有識者や関係者からも肥後大津ルートが妥当との御意見をいただき、J R九州とも、同月、肥後大津ルートの早期実現に向けて共同で取り組んでいくことについて確認書を取り交わしております。

下から3つ目の丸でございますが、こうした動きを踏まえまして、12月議会において、知事が空港アクセス鉄道は肥後大津ルートとすることを表明いたしております。

次の丸にありますとおり、同定例会におきましては、県議会からも、空港アクセス鉄道整備の早期実現に関する決議という形で、心強い後押しをいただいております。

最後の丸でございますが、3月には、空港アクセス検討委員会におきまして、改めてルートの方針決定を報告いたしまして、あわせて、令和9年度の工事着手を目標に、事業化

に向けた準備を行うスケジュールを報告し、関係者の機運醸成を図っております。

47ページをお願いします。

今後の取組でございます。

1つ目の丸にあります、本年度は、事業化に向け、検討の深度化を行います。既に、鉄道概略設計の事前調査や環境アセスメントの着手に着手しておりますが、今後さらに、地形測量や地質予備調査、法令関係手続などを順次進めてまいります。

また、2つ目、3つ目の丸ですが、検討深度化と並行いたしまして、J R九州や国とも事業化に向けて必要な協議を行ってまいります。

49ページをお願いいたします。

2) J R豊肥本線を活用した空港ライナーの運行についてでございます。

阿蘇くまもと空港へのアクセスを改善し、拠点性を高めるため、J R肥後大津駅と阿蘇くまもと空港を結ぶ空港ライナーを無料で運行しております。令和4年度の利用者数は10万2,862人で、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者減から回復してきている状況です。

空港アクセス整備推進室は以上です。

○松田都市計画課長 都市計画課でございます。

資料は51ページになります。

議題としましては、熊本都市圏交通に関する件となります。

まず、熊本都市圏交通施策の主な取組について御説明いたします。

(1) 熊本都市圏都市交通マスタープランの概要でございます。

パーソントリップ調査、これは、都市圏の人の動きなど交通の実態を把握する調査ですが、このパーソントリップ調査の結果を基に、都市圏の目指すべき将来像を実現していくための望ましい都市交通体系を示す熊本都

市圏都市交通マスタープランを平成28年3月に策定しております。

また、都市交通マスタープランで提示した将来像を実現するため、その実行計画として、熊本都市圏総合交通戦略を平成30年11月に策定しております。

53ページをお願いします。

熊本都市圏総合都市交通体系調査の概要でございます。

交通計画の策定に当たっては、パーソントリップ調査を反映する必要がありますが、平成24年の調査から約10年が経過し、道路や交通結節点整備などの進展によって、都市圏交通の状況に変化が生じております。このため、今後の交通施策に適切に対応するため、再度パーソントリップ調査を実施し、新たな都市交通マスタープランの策定に取り組んでおります。

下段の2)熊本都市圏総合交通戦略、いわゆるアクションプランでございます。

2つ目の丸になりますが、アクションプランは、都市圏交通に係る個々の施策について、事業主体、実施時期などを明記し、相互連携の下で、毎年関係者間で進捗管理を行いながら、計画的に推進することとしております。

55ページの推進体制、進捗管理でございます。

施策の進捗管理は、国、県、関係市町村、県警及び公共交通事業者で構成された熊本都市圏総合交通戦略協議会において、短期施策及び本アクションプランの完了後に、成果指標の達成状況を確認しながら評価することとしております。

右の表は、施策の進捗管理表となっております。

先日、5月29日に、都市交通戦略に係る協議会を開催し、施策の進捗、成果指標について、中間の確認評価を実施したところでございます。

その下、今後の取組についてでございます。

熊本都市圏総合交通戦略に基づく施策について、国や熊本市等と連携し、進捗管理や効果の検証を行い、着実に進めてまいります。

都市計画課の説明は以上でございます。

○山浦交通規制課長 県警交通規制課でございます。

続きまして、資料の62ページの信号機の運用改善等について御説明申し上げます。

県警察では、道路の新設、改良や交通流の変化に応じて、交通の安全確保や渋滞解消を目的に、信号機の改良や運用改善に努めております。このほかにも、交通の円滑化を図るため、光ビーコンで交通情報を収集し、カーナビや交通情報板を通じて、最新の情報をドライバーに提供しております。

今後の取組につきましては、交通流の変化に対応するため、交通流監視カメラや光ビーコンなどにより交通状況を把握した上で、右折矢印の追加などの信号機改良、時間帯に応じた弾力的な信号制御となるよう運用改善に努めてまいります。

また、信号機の集中管理を行うため、計画的にエリアの拡大を進めてまいります。

次に、交通管理システムの整備についてです。

資料の63ページをお願いいたします。

新交通管理システム、UTMSとは、交通管制システムの中核をなすものであり、サブシステムである交通情報提供システム、公共車両優先システムなどを整備することにより、渋滞の解消と交通の円滑化を図っていくものです。

まず、交通情報提供システムについてですが、ドライバーに必要な渋滞や目的地までの旅行時間などの情報をカーナビや交通情報板などを通じて提供するシステムであり、今後も、情報収集に必要な光ビーコンなどを計画

的に整備することにより、快適な交通環境の構築に努めてまいります。

次の公共車両優先システムについては、路線バスや路面電車の定時性の確保と利便性の向上を図り、マイカーから公共交通機関への利用転換を促すことを目的としたシステムであり、進行方向の信号機の青の時間を延長することなどの優先制御を行うというものです。

今後も、県警察では、きめ細やかな交通情報をドライバーに提供することにより、交通流の分散を促すなど、安全で快適な交通環境の整備に努めてまいります。

県警交通規制課からは以上です。

○河津修司委員長 以上で執行部からの説明が終わりましたので、質疑に入ります。

何かありませんか。

○前川収委員 改めて道路関係の話を伺いました。高規格幹線道路については、中央道や南九州西回り自動車道がまだ残っており、それをしっかりやらなければいけないということでありまして、その上で、今度は地域高規格道路についても、中九州横断道路をはじめとした宇土道路、それから、有明海沿岸道路ももう始まってきたということであり、改めて、一つ一つ大きな県全体の計画もしくは高規格幹線道路、地域高規格も、それから一般広域道路も含めて考えると、県内にたくさん道路を造っていくという計画があります。どの路線も必要な道路であり、しっかりと前に進めていかなければならないというふうに思っております。

その事業をしっかり前に進めていく上において、全部言えば切りがありませんので、天草幹線道路もですけれども、事業を進めていく上で考えていかなければいけないのは、国直轄でやっていただける事業であれば国直轄でやっていく。国直轄でやっていただけない

理由がある事業もあるわけでありまして、それは県でやらざるを得ないということであろうかと思いますが、県でやろうとすると、ものすごく費用負担がかかっていくということでもあります。この文書の中にもありましたとおり、有料道路方式というものを考えているという話でありました。

熊本県の骨組みの路線についての計画を、このようにしてつくっていききたいというものを、先ほどの文書で全部聞けば分かるんだけど、開発手法の目指すべき姿、造る手法の目指すべき姿ということも含めて、一回まとめていただければありがたいと思っています。

今私が話した中には、いわゆる10分・20分構想の話は入っておりません。プラス、T S MC絡みで渋滞解消が必要だということ、これは本委員会の付託案件ではないと、骨格ではないとは思っていますが、新たな道路需要というものが生まれているということは事実であるというふうに思っていますので、ここ5年、10年ぐらいで、どのぐらいの予算規模でどんな形で開発していくのかということ。本当は一遍に全部すぐにやればいいでしょけれど、そんなことは基本的にはできないわけですから、そういった5年もしくは10年ぐらいのスパンでの計画というものを分かりやすくつくっていただければありがたいなと思っています。

いかにたくさん取り組んでいただいているかは、先ほどの説明を聞きながら、十分分かっているつもりではありますが、一つ一つにどうしてもなってしまうものですから、これは全体で見ないとなかなか前に進まないところがあるだろうと。

それから、熊本県の体力も無尽蔵じゃないわけですから、体力のことも考えながら進めていただければと思いますので、その点について、まず第1点です。

それからもう一つ、空港の貨物ですね。38ページ、航空物流機能の状況ということで御

説明をいただきました。

まだコロナ前にしっかり戻っているわけじゃなくて、コロナの影響が出ていて、まだ航空物量が完全に戻ってはないと思いますが、実は、来年から2024年問題というものが生まれてきます。熊本県は、食料供給基地でありまして、全国の巨大消費地、東京や大阪に対して大きなシェアを持っているわけでありまして、2024年問題をそのまま真っすぐに見れば、恐らくトラック輸送は今のままではなかなか難しいと。どこかで積み替えをすとか、人を入れ替えるとか、何らか工夫をしないと、今のままでは非常に難しいです。もちろん、航空輸送というのは、基本的にかかる値段と運べる量の違いというのはあるとは思いますが、大きな付加価値のある商品であれば、生鮮品も含めて、腹持ちの航空便で送れるというルートをもうちょっと開発してやっていければ、もっと利用が上がるのではないかなというふうに思っています。

巨大消費地で需要があることはもう皆さん御存じのとおりであります。それをどうやって早く運ぶか、もしくは安価に運べるか、生鮮品の場合は急いで運ばないとダメな商品もたくさんあるけれども、そういうものをどういうルートで乗せていくのかという開発がきちっとできてるのかな、ちょっと分かりませんので、その点についてもお答えいただければと思います。

以上2点です。

○奥山道路整備課長 今、道路について御指摘いただきました。

前川委員おっしゃるとおり、高規格幹線道路、地域高規格道路では、現在100キロを超える区間について事業展開がされております。これは、そのほとんどは国直轄による事業になると思います。

御指摘のとおり、体力もあるということで、国で整備していただけたところはしっか

り国に要望をしていきます。それから、有料道路事業が活用できるところは、しっかり検討した上で整備を進めていきたいと考えております。

その上で、5年、10年後の道路整備の姿とこの見据え、しっかり整備しながら、今後も熊本県内の道路ネットワークの構築を進めていきたいと考えております。

以上です。

○前川収委員 今御認識をいただきましたので、ぜひその整理をしてください。

どの路線も、ニーズ、需要に応じて、今まで造ろうということで動いてきた路線でありまして、どの路線も重要な路線だと思っております。これはいい、あれは要らないという、そんな話はないわけでありまして、今ある計画をどうやって前に進めるかということ、これが本当に大事な部分であります。今は、どっちかという、一つ一つの対応でしっかりやっていますけれども、全体像がなかなか見えてこないことと、それと、もう一つ、やっぱりどうやって造っていくかという手法について、もう一工夫考えないと、今おっしゃったようなものをずっと熊本県が抱えていけば、それは大変なことになるかなというふうにも思います。

だからこそ、有料道路方式というものが、財政的にどういう効率があるのだと、早く、しかも財政負担が少ないとか、そういうものをしっかり示してもらいたいなというふうに思っています。できる限り国でやっていただけるものについては、国にお願いすることについても、我々が意図的に、戦略的にやっていくべきだというふうに思っておりますので、それを全体としてまとめていくような形をつくってもらえればというふうに思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

○坂本交通政策課長 ただいま前川委員のほ

うから2024年問題ということで、物流における航空貨物の可能性ということで、これは国内も含めてだと思えますけれども、御指摘をいただきました。

昨年度から取り組んでいる調査というのが、基本的には国際貨物の課題を見つけるという形ではやっておりますけれども、そういった中で、大手の物流のフォワーダーと呼ばれる会社の方、それから、荷主の方には、当然半導体関係だけではなく、生鮮であったり加工であったり、そういった熊本が強みとする部分の方々のヒアリングも行っております。

そういった形で、非常に今関係を構築しておりますので、先ほど御指摘いただきました2024年問題に係る航空物流への期待であったり、それに対して熊本空港がどういった強みがあるのかというのをお互いあわせて、今後の国際貨物を念頭に置きながらも、そういった国内も含めた貨物の可能性については、御指摘のとおり探って、そして活路を見いだしていきたいと考えております。

以上でございます。

○前川収委員 我々がいただいている付託案件は、航空路線の利用促進ということではありますが、当然貨物も入っているわけでありまして、国際貨物ということの定義だけではなくてですね。国際貨物の定期便は今まだ1路線しかないわけですから、これからももちろんどんどん増やしながら、その中でしっかり貨物も国際線も増やしていかなければなりません。今現在、国内路線については既にあるわけでありまして、2024年問題になったら、なかなか運びづらいというものが必ず出てくると思えます。既に5年前から、4年前から、経過措置で、この法律はもう決まっていたわけでありまして、4年間、いろんな議論があったとは思いますが、結論は見えてないという状況です。法律を変えるというのはもう

経過措置があっているこの環境で、あり得ないというふうに思います。これは労働条件の問題ですから、働き方改革ということでもありますから、トラックドライバーの皆さん方は、やっぱりちゃんと休憩を取って、時間外労働をどんどんやるという、今の常識では通用しないということになります。そうになると、当然運賃は上がるんですね。上がって当たり前です。運賃が上がり、それはやっぱり荷主に転嫁する、荷主は商品の価格に転嫁する、そういった流れができないとできないと思います。

そういった中で、航空貨物というのは、今日、朝取れたものを即日のうちには持っていけるという利点があると思います。それだけの付加価値をつけて、生鮮品であっても運ぶということがあれば、今の概念だけではなくて、そういう付加価値をつけた考え方を持ってきていただきたいというふうに思いますので、どこが担当するのかも私はよく分かりませんが、ちゃんと県庁の中でそういう取組もしっかりやってください。もう来年からそんな話がもろに来ますから。トラック業界は大混乱すると思えますし、トラック業界が大混乱するということは、熊本県の物流が大混乱します。県内だけで消費できないものがたくさんあるというか、生鮮品をはじめとした農産物は県外に出しているんですよ、全部、ほとんど。それがなかなかうまく広島ぐらいまでしか届かないとか、そういうことになる可能性がありますので、それはやっぱり、航空便もそうでしょうし、ほかの方法もあるかもしれない。いずれにしろ、今日は航空の話でありますから、航空便でその部分をどう賄えるかということについて、しっかり頑張って研究してみてください。よろしく願います。

もう答弁要りません。以上です。

○河津修司委員長 ほかに質問はございませ

んか。

○鎌田聡委員 今進んでいる道路事業の状況につきましても、今、前川委員からありましたように、やはり全体像を示すというのは、非常に重要なことだろうと思っておりますので、ぜひやっていただきたいと思っておりますし、その上で、全部必要な事業だと思っておりますけれども、急ぐやつ、急がないやつ、いろんなやつが出てくると思っておりますので、しっかりとお願いをしたいと思っております。1つ気になっておりますのが、いわゆる新たな都市圏の道路です。北、南、空港連絡道路ということで、住民参加型でやるということですが、なかなかその具体像というのが出てこないという状況で、できるだけ急ぎ進める事業だと思っておりますから、そのあたりを早く住民の皆さんに見せていただく必要があると思っております。全体像の中で、本当にこれが必要なのかどうなのかも含めて、しっかりと判断をしていくためには、どういう道路で、どういう位置づけで、どういう役割をしてるんだよということが必要だと思っておりますが、そのあたりの、大体いつぐらいになるのかという話は分かりますか。

○奥山道路整備課長 現時点ではお答えできる段階にはございません。ただ、何としても、この3連絡道路、実現したいという思いを持っております。県議会をはじめ、県民の皆様にごサインを出していただけるように、ルート、それから構造、事業手法、これらをしっかりと精査をしてお示しをしたいというふうに思っているところでございます。

先ほどから御説明しておりますとおり、県内の広域道路をしっかりと熊本都市圏の中心部まで、その効果を発揮するためには、ネットワークの構築が必要だと考えておりますので、引き続き、委員の御指導、御協力、どうぞよろしくお願いいたします。

○鎌田聡委員 なかなかまだちょっと先になるかというような話だったんですけども、やっぱり、もうこれ何十年というか、ずっとこの渋滞対策で議論してきて、やっとうこうい方向で行こうかということで、今機運が高まってきているところで、やっぱりすぐ手をつけていかなければならない事業だと思っております。そういったことでも、やっぱりいろいろな検討はされていると思っておりますけれども、ぜひ、青写真を早めに示していただいて、住民の意見をいただけるように対応していただきたいと思っております。加えて、新たな都市交通マスタープランの策定をされるということで、またあのパーソントリップ調査、住民の意向とか、人の動きを把握するのはこれも重要な取組だと思っております。またそれをやることによって、いろんな計画の実行が先延ばしになりはしないかなという、もう一方での不安もありますけれども、基本路線は基本路線でしっかり固めといていただいて、もちろんその人の動きが若干変わってきている部分の軌道修正はあるかと思っておりますけれども、このパーソントリップ調査は、どのぐらいの規模で、前は100何十万世帯ぐらいですかね。今回やられようとしているのか、そして、それをどう生かしていこうとしているのか、それをちょっと教えていただいてもいいですか。

○松田都市計画課長 都市交通マスタープランの策定に関わる調査として、パーソントリップ調査がございまして、この調査は、熊本都市圏、5市6町1村、約100万人程度の住民を対象に検討していくわけですが、そのうちの約1割ぐらいの方々に調査をいただくかなと。人の交通行動です。1日の交通行動で、通勤通学だけではなくて、買物とか、いろんな交通目的、それと交通手段、そういった1日の動きを調査するというようにしております。

あわせて、人の動きに加えて、それを補完する調査もいろいろ考えておりました、例えば最近では、ビッグデータを活用して、そういった情報を取得する、あるいは従来からの現地の調査、そういったものやっいていこうというふうに考えております。

そして、2点目の御指摘ですが、そういった調査をすることによって、新たな施策の提案も出てくると思っております。一方で、アクションプラン、こちらには短期、中期、長期と、確実にやるという施策を225施策記載しております。こちらは事業主体も決まっておりますし、事業期間も明確化されております。

ということで、そちらは着実にやっいていく、加えて、これからつくろうとしている都市交通マスタープラン、これは、都市圏にとっての、いわゆる都市圏にふさわしい都市交通とはどういうものかというのを、都市計画協議会から御提案いただくものです。この提案を受けて、さらに、今あるアクションプランを、また改定して、今やっっているものに加えて、どれほどのものができるか分かりませんが、これから検討になりますが、より効果的に渋滞を解消していく計画をつくり上げていきたいというふうに思っております。

令和7年度を目標に都市交通マスタープランをつくり上げ、それから、それと並行して、アクションプランの検討も進めておりますが、令和7年度以降にアクションプランの策定を考えております。

以上です。

○鎌田聡委員 これはまた大変な調査だと思います。取りまとめ、結構な年数、前回もかかってやっておられますので、そういったデータがやっぱり生きたものとして使えるように、あんまり、またその後時間が経過すると、また御意見が変わったりとかしますもので、できるだけ早めにいろんなやっを実行し

ていただくようお願いをしておきたいと思っております。

○松田都市計画課長 おっしゃるとおり、相当数のアンケート調査、あるいはお金もかけてつくり上げるマスタープランですので、調査結果も含めて、今後、一つ一つの事業にしっかりと活用できるように展開していきたいと思っております。

以上です。

○鎌田聡委員 よろしくお願ひします。

あと1点、空港関係で、3月24日の新旅客ターミナル供用開始ということで、40ページですかね、これは一般質問で西議員がちょっと取り上げましたけれども、今日の熊日にも載っております。いわゆる航空券を持たない人たちが食事をするとか、お買物をする店が少ないとか、確かにそういう状況なんですよね。場所はちゃんとつくってありますので、できるだけ早くということで今朝の新聞に出てましたけれども、いつぐらいに、どのようになるのか。そのあたりちょっと分かっていたら教えていただきたいと思ひます。

○坂本交通政策課長 今御指摘のターミナルビルについてでございます。

いろんな御意見があるというところを、当然空港運営会社も把握してありますが、県でも把握している中で、取締役会、そういったものを通じて、情報を共有しながら、何とかできないかというのをやってきておりました。今の時点では、開かれた広場については、工期がございまして来年秋ということですが、それに前倒してテナントが何とか誘致できないかということで、今しっかりとやられているという報告を受けております。ただ、どうしてもテナントさんが入ってくるという話ですので、今の時点で、ではいつ頃までということまでは、運営会社のほうから

めどは聞いておりませんが、なるべくそこは早くやっていきたいということで現状報告を受けているところでございます。

○鎌田聡委員 いつ頃までどうというところはまだ分かっていないということでもありますけれども、できるだけ早く、いろんなそういった意見も結構出てきておりますし、あと、始発は7時35分であるのが、朝御飯も食べられない、8時ぐらしか店が開かないというような話も聞いておりますので、そういったところの要望をどれだけ受け止められるか分かりませんが、ぜひお願いをしておきたいと思っております。

それと、あと1点、開かれた広場を今度造られるということですが、今立体駐車場が満杯のときは東側の駐車場ということですが、結構距離もあって、一応雨だけはありますけれども、ちょっと大雨が降ったときなんかはかなり濡れたりしますので、近いところに駐車場を造れないのかなというふうな思いもありますけれども、それはもうちょっと難しいんですかね、駐車場の改善は。

○坂本交通政策課長 駐車場につきましては、昨年度も委員会でいろんな御指摘をいただいて、その都度空港運営会社に伝えておまして、いろんな可能性を今空港運営会社のほうで模索をされているというところで、なるべく利用者の方に利便性が高まるような施策を検討されているという状況でございます。

以上です。

○鎌田聡委員 ぜひその点も、やっぱり利用者からそういった声を聞いていますので、私も実際行ったとき、ちょっと距離もあって、大変だなというような思いをしておりますから、ぜひそういったところの改善をまたお願いをしておきたいと思っております。

以上です。

○河津修司委員長 ほかにございませんか。

○藤川隆夫委員 熊本都市圏の交通渋滞に関して、61ページの最後のところに書いてありますけれども、国、県、市が連携をしながらと、いつもこの話が渋滞のときには出てきますが、逆に言うと、主体性をどこかが持って前へ進めていかないと、突破できるものも突破できないと考えます。現状はどんな形になっているのか教えてください。

○奥山道路整備課長 熊本県で、事業手法として有料道路制度を活用したのは、熊本天草幹線道路、この事業のみでございます。今造ろうとしている都市圏の3連絡道路は、非常に規模も大きく、国の知見や、これまでの経験などを踏まえた助言をいただきたいと思っています。整備については、県と熊本市でしっかりと、議論をしながら、詰めている状況でございます。3者の関係というのは、今のところ、そのような状況でございます。

○藤川隆夫委員 今のでよく分かる。どちらにしる、国にお願いしてつくってもらわないといけない話に恐らくなってくると思います。ただ、その前段の整理として、県あるいは市町村の自治体が、温度差があっては困るわけであって、同じ方向を向いて、同じ熱量で、造っていくというスタンスを持たない限り、なかなか前へ進まないというふうに考えておりますので、できれば、県が音頭取って前へ進めていっていただくのが一番話としては進んでいくのかなというふうに考えておりますので、その部分はよろしくお願ひしたいと思います。

もう1点よろしいですか。

航空の件なんですけれども、ティーウェイ航空が3月1日より毎週就航されて、毎日就

航しているという話であります。その中で、搭乗率が75.6%という話がありますけれども、これは、来た人がそのまま乗って帰るといったパターンの75.6%なのか、あるいは熊本の多くの、あるいは九州の多くの人たちが乗って、アウトバウンドとして行くことによって75.6%が保たれているのか、ちょっとそこを教えてくださいなと思います。

○坂本交通政策課長 韓国線につきましては、インで入ってこられた方が出ていくというのが、9割以上はそういうパターンで入ってきていただいているという状況でございます。

○藤川隆夫委員 ということは、熊本からの送客というのはあまり今考えてなくて、考えずに進んでいるというふうな考え方でいいですよ。

○坂本交通政策課長 そこをてこ入れしないと継続は厳しいという状況では、今のところないというところでございます。

○藤川隆夫委員 ただ、これから、台湾の台北便、あるいはさまざまところとの連携がこれから始まってくると思います。特に台湾便に関しましては、アウトバウンドの話が、やはり向こうに行って航空会社と話をして出てきております。やっぱり送客をきちっとしてくれという話が出てきております。

その部分を、これからさまざまな形で支援をされるということで、今議会にも出されているというふうな考えておりますけれども、それはきちっとやっていただきたいと考えております。

もう1点、航空会社のほうから、グランドハンドリングの話が出てきております。その部分に関しましては、熊本空港のほうは、もうきちっと体制が取れつつあるのかどうか、

その付近をちょっと教えてください。

○坂本交通政策課長 阿蘇くまもと空港に関しましては、グランドハンドリングについて、9月のスターラックス、チャイナエアラインも含めて調整済みでございますので、支障は生じておりません。

以上でございます。

○藤川隆夫委員 これからいろんなところとの路線の開拓というのが進んでくるというふうな考えておりますので、それを見据えた形で、グランドハンドリングをはじめ、アウトバウンドも含めて、きちっとした体制を取っていかないと、やっぱり長続きしないというふうに考えますので、これからの施策をぜひ、そういうふうなことを含めて考えながらやっていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

以上です。

○河津修司委員長 ほかに質問ございませんか。

○松村秀逸委員 2点ほどお願いします。

まず、熊本北一下砥川までの環状連絡道路についてお尋ねいたします。

第1回目が終わって、本日が第2回目の計画段階評価の会議があるということをお聞きしております。

今後、早期事業化を国に求めていくということでございますけれども、事業化になる予定等が分かれば教えていただきたいと思っております。

○奥山道路整備課長 本日、第2回目の計画段階評価が行われると聞いておりますが、今の時点でいつから新規事業化されるということとは伺っていない状況です。

○松村秀逸委員 分かりました。県として、よければ日程等も示していただければと思います。

それと、もう一つは、この環状連絡道路で、また、私ども地元から要望しておりますインターチェンジ、乗入れ口、この件についてもよろしくお願ひしたいと思ひます。これについては要望でございます。よろしくお願ひします。

それともう1点、都市計画3連絡道路について、先ほど藤川委員からもありましたけれども、やはり熊本市との連携というのが非常に大事だろうと思ひますね。熊本市とやはり早めに方向性をしっかり示していただき、国にしっかり求めていただき、予算獲得のほうもよろしくお願ひしたいと思ひます。

以上でございます。

○河津修司委員長 ほかに質問ございませんか。

○池田和貴委員 すみません。ページ数でいくと15ページと、あと30ページ。これは天草幹線道路ですけれども、2月25日に天草未来大橋開通いたしましたして、本当に皆さん方には大変お世話になりました。また、先生方にもいろいろ御支援いただきまして、ありがとうございました。

開通した後に、今まで1本だったのが2本に分かれて、大きな交通の流れが出る関係上、県警のほうも、信号等をかなり注視していただき、終わった後に、非常に心配をしていただきました。また、ゴールデンウィーク、お盆、お正月など、いわゆる一時的にかなり台数が増える時期がどうなるのかという話がありました。5月3日の日に、たしか交通量調査をしていただいたと思ひますが、ほとんど渋滞は出ないような形で流れたということでありました。

この調査結果を少し教えていただきたいと

いうのが1点と、それと、国交省のほうから、ストック効果については、しっかりと皆さん方に周知をしていただきたいという要望が、以前から道路の要望をするたびに言われてきています。30ページに書いてあるように、県としてもやっていますが、本渡道路については、体験的に劇的に変わったし、天草に住んでいる皆さん方も、本当によかったという声を、多分広域本部とか、皆さん方にも届いていると思うんですけども、私たちもよく聞くようになりましたので、ぜひ、30ページの道路整備のストック効果のPR活動があれば、しっかりとデータも含めてお示しをしていただければ大変ありがたいと思っております。

その2点について、今後のストック効果のPR活動をどういうふうに考えるかも含めてお願ひします。

○奥山道路整備課長 今、池田委員のほうからありましたとおり、本渡道路のストック効果としては、本渡道路が開通して、日常の交通渋滞は大きく改善されたということでございます。

委員がおっしゃられましたとおり、5月3日に調査を行っており、はっきりした数字はお示しできませんが、渋滞はなかったということで、我々も非常にうれしく思ったところでございます。

しかし、松島有料道路において、5月4日には、天草へ来られる方が非常に多く、先ほど委員のほうがおっしゃったゴールデンウィークなどの連休には、一部渋滞が発生したということは把握しております。

それから、PR活動についても、今まさに、これまで本渡道路に着手する際には、天草瀬戸大橋の手前で2キロメートルを超える渋滞が日常的に起こってましたので、事業前と後の比較や事業効果も示しながら、新たな区間の整備に向けて進めてまいりたいとい

うふうに思っております。

○池田和貴委員 はい、分かりました。ぜひそのあたりはしっかりとPRをしていただきたいと思います。

聞いた話で大変恐縮ですが、当時開通式に、国交省の道路局長に来ていただいて、通り初めも一緒にさせていただきました。そのときに、天草未来大橋の開通は、天草に住んでいる人たちの本当に悲願だったので、道路に旗を持った人たちがずらっと並んで、旗を振りながら行進をさせていただきました。その姿を見て、こんなに喜ばれる公共事業があれば、こういうところをしていかないといけないというような感想を持たれたということでございますので、仕事に関わる方も、自分がやったことに結果が出たことが示されると、それはその後のやる気とかにもつながっていくと思いますので、ぜひ、ストック効果のこともしっかりとPRしながら、道路の事業も推進していただきたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

○前川収委員 関連でいいですか。

天草道路の話が出ましたので、有料化してある松島道路がETC化されたというお話は伺っています。ところが、私たちが普通に使っているETCではなくて、何か違うETCだと。誰も知らないやつをつけていても、なお一層、そのことによって、普及されていないものですから、渋滞が発生しているという地元の人からの苦情をいただいたことがあるんですよ。ETCにしたからいいじゃないですかと言ったら、違うとですという話であって、何かETCと違うETCだそうですから、何かそのことによって、わざわざETCにしたのに、そのことで入口、出口、渋滞が発生しているということであれば本末転倒だと思いますが、改善する計画はないんですか。

○奥山道路整備課長 今御指摘いただいたとおり、ETCと、松島有料道路で採用しているETCX、これはシステムが異なります。ただ、今使っておられるETCでそのETCXを登録していただければ、同じようなキャッシュレス化でお使いいただけるということでございますが、その違いがなかなか我々の周知も悪くて、その登録をされずに通られる車が多いため、今は深夜時間帯を除く時間は専用レーン化できておりません。このため、ETCXを使われる方と通常の現金で支払われる方が混在して通行しています。

以前は現金で支払われるときには、ゲートが下がらない中で通られていたものですから、そこで時間がかからないという声を我々もいただいております。実際、一旦停止をされて、窓を開けて料金を支払うと、安全運転の面から考えれば、安全なことだとは思いますが、我々といたしましては、専用レーン化できるように、しっかりと、ETCXのシステムの周知等をし、以前よりも渋滞が起きないように、利便性向上に道路公社とともに努めてまいりたいと思っております。

○前川収委員 渋滞解消とか人件費を抑制するという前提の中で、ETCXというのを導入されたというふうに思いますが、現状から言えば、現金で払う方もいらっしゃるから、当然人件費が抑制されているわけではないし、それから、ETCXもあまり普及してないので、混乱してゲートが下がるので、そのことによって逆に渋滞が発生しているということであれば、政策効果だけで現時点で評価すれば、誠に厳しい評価にならざるを得ないということをまず認識していただきたいと思っております。

そこで、どうやって解決していくのか、本当にちゃんと普及ができるのか、なぜ普通のETCではだめだったのか、そのあたりも全

然私は分かりませんが、それは何か制度上の問題とかお金の問題とかあったんだろうと思いますが、一般的に考えれば、もうETCというのが幾つ種類があるとは誰も思わなくて、ETCを持ってるから行けと行って行ったら、どんと閉まるということで、また戻らないといけない。それは大変ですよ。そこをもう一回改善してください。お願いします。

○奥山道路整備課長 そのあたりの改善につきましては、しっかりと道路公社と詰めて、皆さんに利用しやすい松島有料道路を目指して進めてまいりたいと思います。

○河津修司委員長 質問はいいですか。

○堤泰之委員 すみません、2点ほど。

13ページの丸2の4ポツ目ですが、中九州横断道路の合志一熊本間の用地買収に関して、今先行取得という話が出ていたと思いますが、今どんな状況か、教えていただければと思います。

というのが、不動産にちょっと絡んでおまして、地域で工業団地の開発等で農地が解除されるという前提で用地取得に動いていらっしゃる業者さんがいらっしゃいます。その状況が、この道路用地に何か影響があっているのかを教えていただければ助かります。

○奥山道路整備課長 今御質問のありました、その影響については、今のところ私は把握しておりませんが、現在、合志インターから西合志インター間の3.6キロメートルについて、国と県で協定を結ぼうとしております。しっかりとその事業を進めるために、県で先行買収を進めようとしている段階でございます。

○堤泰之委員 すみません、もう1点。35ペ

ージですね。国際線の件だったんですけども、今スターラックスとチャイナエアラインで、それぞれ火、金、日と月、金で就航予定ということでしたけれども。

○坂本交通政策課長 スターラックスが火、金、日でございます。チャイナエアラインが月、金でございます。金曜日はかぶっているという状況でございます。

○堤泰之委員 こちらの往路、復路の時間というのは大体決まっているんですか。

○坂本交通政策課長 スターラックスにつきましては、熊本空港の到着、出発だけで申し上げますと、到着が午後1時でございます。こちらからの出発が午後2時、1時間空いて出発という予定でございます。チャイナエアラインにつきましては、到着が17時35分、そして出発が18時35分と、ちょっと夕方の遅い時間、チャイナエアラインはそういう状況でございます。

○堤泰之委員 といいましたのが、国際便の中で、ビジネスでちょっと使いづらいと友人から聞きまして。宿泊、それも複数日の宿泊を前提にしないとなかなか行って帰ることができないという御意見がありましたので、御質問をさせていただきました。毎日になればちょっと変わってくると思うんですけども。ビジネス利用も視野に入れて今後進めていただければありがたいなと感じているところです。

○河津修司委員長 ほかに質問はありませんか。

○高木健次委員 40ページなんですけれども、空港の施設整備、活性化に向けた取組というところで、非常に、空港も、国際線も海

外に向けて頑張っている、コロナ禍の状況がよくなってきている、非常に旅客数も増えてきているという状況で、一番最近ちょっと思うことが、先ほどパーソントリップのところでありましたけれども、非常に都市圏の交通状況がさま変わりしてきているということで、もう一回パーソントリップ調査をやり直そうということなんです、空港に僕らが行くときに、41ページに空港全体図が出てますけれども、これは36号線ですかね、空港の滑走路の下を通るトンネル、これがどうしても、片側1車線であり、先般もちょっと事故があって、通行止めとなった状況もあると思うんですよね。

管内の状況が非常に変わってきているということは、TSMCの進出で、非常にこれから外国の方も来られるだろうし、TSMC周辺からの空港への行き、帰りの交通量はものすごく増えてくるんじゃないのかなということを我々も予想しています。

だから、そういうことからいったら、滑走路の下を通っている36号線、この道路は、何とか整備をしてやらないと、万が一いろいろな事故等が発生した場合にも、非常にあの空港に着くための交通の便というのが閉ざされると思うんですよね。

空港の滑走路の下の道路を抜くということであれば、技術的にも非常に厳しいところがあるのかもしれませんが、近くに迂回路を通すとか、少し遠回りしてでも通すとか、そういうことを考えて今からやらないと、非常にこの道路に対しての、皆さんもそうだろうと思いますけれども、県北のほうからはほとんどここを通るんですよね。ということは、万が一のことを考えれば、これは早急に道路の改良をやらないと、大きな支障が将来待ち受けるんじゃないのかなという感じがするんですが、これは土木ですか、交通どちらか、所見を兼ねてちょっとお尋ねをしたいと思います。

○奥山道路整備課長 委員おっしゃるとおり、滑走路の下の道路は何かあったら通れなくなるということはもちろんなんですけれども、そういうこともあって、現在、空港の北側、国道443号の整備も進めております。

空港から北へ上りますと、セミコンテクノパークのほうにつながるわけでございまして、昨年からさまざまな、渋滞対策も含めて、検討をしているところでございますけれども、今おっしゃられた道路も含めて、必要となる対策、検討というのは引き続き進めてまいります。国道443号の多車線化など、引き続き整備を加速化したいと考えております。

○高木健次委員 今考えているというような状況だろうと思うんですけれども、考える前に、やっぱり早く計画を立てるようなことをやっていかないと、間に合わないと思います。いざそういうときが来たときには。ですから、これは早急の一つの課題として取り上げて、この道路は何とか早くどうにかするんだということを、ちょっと頭の中に置いてください。

TSMCの周辺地域の道路改良は、しっかりと今いろんなことで対応していただいておりますけれども、ここでボトルネックになって、ここで万が一のときになったときには、空港の乗客あたりに非常に迷惑をかけるのではないのかなと。また交通関係からいって、早く取り組んでほしいというふうに思っておりますので、ぜひこれは早急に、何らかの解決策を考えてください。もう答弁はいいです。よろしく願いしておきます。

○河津修司委員長 ほかに質問はありませんか。

○本田雄三委員 すみません、教えていただ

ければと思います。

56ページで、バスの利便性の向上ということでございますけれども、共同経営であるとか、路線の移譲等につきましては理解をしているところでありますけれども、どうしてもやはり東区方面から東バイパスを渡って、産業道路等に行くという場合、かなり時間を要しているところでございます。14ページに、保田窪交差点は、バイパス側は工事が令和2年に完了というふうに書いてありますけれども、国体道路、産業道路側の改修がなければ、なかなかこの路線バスを含めて、円滑な、言うならば、時間がある程度はかれるような運行ができないのではないかと考えておりますので、そこあたりの方向性を含めて、何か情報があれば教えていただきたいと思います。

○坂本交通政策課長 道路整備につきましては、しっかりと市のほうで取り込まれるものと思いますけれども、今共同経営でも非常に見た目上の時刻と現実が合っていない部分を何とかしたいというところで、今年の一つの重点テーマで取り組んでいるところでございます。だから早くなるというわけではないんですけれども、いわゆる定時性の確保ということについては、共同経営のテーマとして取り組んでいるところでございます。

以上です。

○河津修司委員長 ほかに質問ありませんか。

（「ありません」と呼ぶ者あり）

○河津修司委員長 ないようでしたら、質疑はこれで終了いたします。

次に、議題(2)、付託調査事件の閉会中の継続審査についてお諮りします。

本委員会に付託の調査事件については、引き続き審査する必要があると認められますので、本委員会を次期定例会まで継続する旨、

会議規則第82条の規定に基づき、議長に申し出ることにしてよろしいでしょうか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○河津修司委員長 異議なしと認め、そのようにいたします。

その他として、私から1つ提案がございます。

閉会中の視察の件についてですが、委員会で行う委員派遣は、本来、会議規則第81条により、委員会としてこれを議長に申し出るようになっております。

しかしながら、緊急な委員会視察が必要な場合に、委員会をそのために開催するのが不可能な場合もございます。そこで、付託調査事件に係る閉会中の委員派遣の実施、目的、日時、場所等につきましては委員長一任ということによろしいでしょうか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○河津修司委員長 異議なしということですので、そのように取り計らわせていただきます。

ほかになければ、本日の委員会は、これで閉会。

○高木健次委員 いいですか1つ。その他で。今T SMCが菊陽に進出してきて、工事をやっていますけれども、あの前を通っている県道大津植木線ですね、この沿線に、もうどこそことなく看板が立っているんですよ。例えばセミコンのほうから出てきて、県道に突き当たりますよね。あそこは2、3枚の看板しかなかったんですけれども、ここを最近通ってみたら全部、一面に、幾つも、何十という看板が立ちました。その周辺もずっと看板が立ってきてるんですよ。地権者も、公告募集と書いてあるんですよ。だから、どんどん今から看板が立っていくと思うんですけれども、これは、県道大津植木線の拡幅、多車線化ということも、県のほうも計画しておられますので、看板があれだけ立て

ば、用地買収するときに、非常にそういう補償とかなんとかの問題も出てきはしないのかなど。地権者に対しても、それから看板業者に対してもですね。立てたのに何で撤去させるかというのと、非常にそのあたりの問題も出てきて、補償のほうも大分関連してくるのかなという感じで今あそこを通過しております。

あれは、看板規制で、いろいろな規制があると思うんですけども、今のうちに何とかしておかないと、あの一带は全部看板だらけになってしまいます。そういうことを考えると、何かの規制というのはいないんですかね。僕が聞いたところによると、国道沿いとかには、自分の会社があるところの看板はいいんですけども、よその看板を違う地権者のところに立てたら、これは撤去しろということで、ちょっと知り合いのところ、知り合いとか、合志管内でもそういう問題が発生して、撤去させたところもあると聞いたんですけども、看板の規制というのはい、何か、どうにかならんもんですかね。

○河津修司委員長 高木委員。ここの高速交通に関わる質問にしていきたいと。

（「付託案件外ですよ、これは」と呼ぶ者あり）

○高木健次委員 ただ、大津植木線の多車線化に関連してくると思うんですよ、これは。

○河津修司委員長 答えが要りますか。

○高木健次委員 いいです。じゃあ後から聞きますから。ただ、頭にそれを入れといてください。

○河津修司委員長 ほかになれば、本日の委員会はこれで閉会します。

午前11時36分閉会

熊本県議会委員会条例第29条第1項の規定によりここに署名する

高速交通ネットワーク整備推進特別委員会委員長